ANNUAL REPORT TO PARLIAMENT

President
of the Treasury Board

Présidente
du Conseil du Trésor

Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

Fiscal Year 2000-2001

Canada

102-00284/

ANNUAL REPORT TO PARLIAMENT

Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

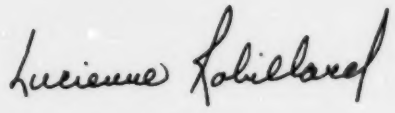
Fiscal Year 2000-2001

© Her Majesty the Queen in Right of Canada,
represented by the President of the Treasury Board, 2001
Catalogue No. BT76-1/2001
ISBN 0-662-66069-2

This document is available in alternative formats
and on the Treasury Board of Canada Secretariat's Web site at the following address:
http://www.tbs-sct.gc.ca

PRESIDENT'S MESSAGE

I am pleased to table in Parliament the annual *Report on the Application of the* Alternative Fuels Act, for the fiscal year 2000–01, pursuant to the *Alternative Fuels Act*.



Lucienne Robillard
President of the Treasury Board

Table of Contents

Executive Summary

1. Introduction 1

1.1 *Alternative Fuels Act* 1

2. Compliance with the *Alternative Fuels Act* 2

2.1 New Vehicle Acquisitions 2

2.2 Use of Alternative Transportation Fuels in the Federal Fleet 3

2.3 Examples of Progress in the Use of ATFs and Emissions Reduction 4

2.4 Key Obstacles to Expanding the Use of Alternative Transportation Fuels 5

3. Conclusion 7

Annex 1 – Terminology 9

Annex 2 – New Vehicle Acquisitions 11

Annex 3 – Definitions of Table Headings 15

Executive Summary

Annual Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the Act in respect of all federal government bodies named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

Requirements of the *Alternative Fuels Act*

The Act requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks and buses operated by federal government departments and agencies use ATF.

For the fiscal year commencing April 1, 2000, the Act required that 75 per cent of the portion of newly acquired vehicles for which alternative fuels were deemed to be both cost-effective and operationally feasible, be physically capable of operating on these.

The Act also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use ATF in the operation of any motor vehicle capable of operating on such fuels.

Compliance with the *Alternative Fuels Act*

With regard to the acquisition of alternative transportation fuel (ATF) vehicles, the federal government, through activities of the federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*, is in full compliance and in fact, has exceeded the requirements of the *Alternative Fuels Act* for the fourth year in a row.

With regard to the use of ATF, federal organizations have indicated that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these to the maximum extent possible.

1. INTRODUCTION

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the Act in respect of all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

1.1 *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* received Royal Assent on June 22, 1995, and took effect on April 1, 1997. The purpose of the Act is to accelerate the use in Canada of alternative transportation fuels (ATF) in motor vehicles in order to reduce the emission of carbon dioxide and other greenhouse gases, and to reduce dependence on petroleum-based fuels for transportation. The Act targets the federal vehicle fleet and helps make the government a leader in the use of ATF.

The Act requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks and buses operated by federal government departments and agencies, in the aggregate, use ATF.

Specifically, the Act requires that departments and agencies review each new vehicle acquisition in terms of its estimated annual fuel consumption and primary operational tasks, and determine whether using ATF would be both cost-effective and operationally feasible. This has been interpreted to mean that, if a new vehicle is less expensive to operate on ATF than on a conventional fuel, and the vehicle can fulfil its operational duties, then it is included in the group of new acquisitions that are capable of operating on ATF.

It is a requirement of the Act that, for the fiscal year that began on April 1, 1997, 50 per cent of that group of vehicles had to have been able to operate on ATF. For the fiscal year commencing April 1, 1998, the requirement increased to 60 per cent. For the fiscal year commencing April 1, 1999, and for every year thereafter, 75 per cent of the viable vehicles must be capable of operating on ATF.

The Act also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use an alternative fuel in the operation of any motor vehicle capable of operating on such a fuel.

In July 1995, the Treasury Board of Canada Secretariat revised the *Motor Vehicle Policy* to ensure effective application of the Act and its regulations, and to provide leadership and assistance to departments and agencies to help them meet the obligations set forth in the Act.

This is the fourth annual *Report on the Application of the* Alternative Fuels Act.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the Act. Section 2.1 summarizes the application of the Act in relation to 2000–01 fiscal year vehicle acquisitions and section 2.2 reports on the extent of ATF usage in the federal fleet during the 2000–01 fiscal year. Section 2.3 contains examples of progress in the use of ATFs and emissions reductions while section 2.4 presents some of the key obstacles to using ATFs in the federal fleet.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the Act.

2. COMPLIANCE WITH THE *ALTERNATIVE FUELS ACT*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, the federal government reports that it is in full compliance with the Act. Section 2.1 provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the greatest extent possible.

2.1 New Vehicle Acquisitions

The table below provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis for the 2000–01 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions for which ATF would be cost-effective and operationally feasible are actually able to operate on ATF. (Definitions of the table headings are contained in Annex 3.)

Total Number of Vehicles Acquired	Total Number of Vehicles for Which ATF is Cost-effective	Total Number of Vehicles for Which ATF is Cost-effective and Operationally Feasible	Actual Number of ATF Vehicles Acquired	75% Target – Required Acquisitions as per the Act
3,282	301	131	180	98

A summary of the application of the Act by department and agency is contained in Annex 2.

Meeting and Exceeding the Requirements of the Act

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the Act for the 2000–01 fiscal year. This can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF. These federal organizations have done as much as they could in the 2000–01 fiscal year to acquire vehicles that can use alternative fuels.

From information provided by the departments and agencies and data contained in Public Works and Government Services Canada's Vehicle Statistical Information System (VSIS), it is estimated that 94 per cent of the ATF vehicles purchased in 2000–01 are factory- produced and that 6 per cent are converted after acquisition. These are the best estimates available at the time this report was tabled.

2.2 Use of Alternative Transportation Fuels in the Federal Fleet

In the operation of any motor vehicle in the federal fleet already capable of operating on an alternative fuel, the Act requires that federal bodies use an alternative fuel to the greatest extent possible, where this is cost-effective and operationally feasible.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 2000–01 fiscal year for the 18 departments and agencies with the largest fleets.

Fuel Type	Approximate Number of Vehicles	Total Estimated Annual Consumption	Average Annual Consumption Per Vehicle
Conventional Fuels			
Gasoline [1]	20,294	67,702,812 L	3,336 L
Diesel	2,654	9,008,070 L	3,394 L
Alternative Fuels			
Natural Gas	316	710,557 kg	2,249 kg
Propane	451	1,395,289 L	3,094 L
Ethanol 85	56	137,831 L	2,461 L
Electric	5	data not available	data not available
Total	**23,776**		

Federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, are endeavouring to use ethanol 10 blend (E10) to the greatest extent possible in their gasoline vehicles. For natural gas and propane, consumption statistics include dedicated and bi-fuel applications.

---

[1] **Gasoline**: Gasoline consumption figures include ethanol 10 because reliable data on total fuel consumption of ethanol 10 fuel are not available. Sales of this fuel are not always tracked individually in the current reporting systems by either the oil companies or the fleet management system contractors. As a result, Ethanol 10 is tracked as part of the reported data, either with ethanol 85 or with gasoline.

The "Approximate Number of Vehicles" includes 46 hybrid gasoline-electric vehicles acquired during the 2000–01 fiscal year.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the Act. Section 2.1 summarizes the application of the Act in relation to 2000–01 fiscal year vehicle acquisitions and section 2.2 reports on the extent of ATF usage in the federal fleet during the 2000–01 fiscal year. Section 2.3 contains examples of progress in the use of ATFs and emissions reductions while section 2.4 presents some of the key obstacles to using ATFs in the federal fleet.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the Act.

2. COMPLIANCE WITH THE *ALTERNATIVE FUELS ACT*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, the federal government reports that it is in full compliance with the Act. Section 2.1 provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the greatest extent possible.

2.1 New Vehicle Acquisitions

The table below provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis for the 2000–01 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions for which ATF would be cost-effective and operationally feasible are actually able to operate on ATF. (Definitions of the table headings are contained in Annex 3.)

Total Number of Vehicles Acquired	Total Number of Vehicles for Which ATF is Cost-effective	Total Number of Vehicles for Which ATF is Cost-effective and Operationally Feasible	Actual Number of ATF Vehicles Acquired	75% Target – Required Acquisitions as per the Act
3,282	301	131	180	98

A summary of the application of the Act by department and agency is contained in Annex 2.

Meeting and Exceeding the Requirements of the Act

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the Act for the 2000–01 fiscal year. This can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF. These federal organizations have done as much as they could in the 2000–01 fiscal year to acquire vehicles that can use alternative fuels.

From information provided by the departments and agencies and data contained in Public Works and Government Services Canada's Vehicle Statistical Information System (VSIS), it is estimated that 94 per cent of the ATF vehicles purchased in 2000–01 are factory- produced and that 6 per cent are converted after acquisition. These are the best estimates available at the time this report was tabled.

2.2 Use of Alternative Transportation Fuels in the Federal Fleet

In the operation of any motor vehicle in the federal fleet already capable of operating on an alternative fuel, the Act requires that federal bodies use an alternative fuel to the greatest extent possible, where this is cost-effective and operationally feasible.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 2000–01 fiscal year for the 18 departments and agencies with the largest fleets.

Fuel Type	Approximate Number of Vehicles	Total Estimated Annual Consumption	Average Annual Consumption Per Vehicle
Conventional Fuels			
Gasoline [1]	20,294	67,702,812 L	3,336 L
Diesel	2,654	9,008,070 L	3,394 L
Alternative Fuels			
Natural Gas	316	710,557 kg	2,249 kg
Propane	451	1,395,289 L	3,094 L
Ethanol 85	56	137,831 L	2,461 L
Electric	5	data not available	data not available
Total	**23,776**		

Federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, are endeavouring to use ethanol 10 blend (E10) to the greatest extent possible in their gasoline vehicles. For natural gas and propane, consumption statistics include dedicated and bi-fuel applications.

---

[1] **Gasoline**: Gasoline consumption figures include ethanol 10 because reliable data on total fuel consumption of ethanol 10 fuel are not available. Sales of this fuel are not always tracked individually in the current reporting systems by either the oil companies or the fleet management system contractors. As a result, Ethanol 10 is tracked as part of the reported data, either with ethanol 85 or with gasoline.

The "Approximate Number of Vehicles" includes 46 hybrid gasoline-electric vehicles acquired during the 2000–01 fiscal year.

2.3 Examples of Progress in the Use of ATFs and Emissions Reduction

The items below highlight the use of ATFs and progress in emissions reduction by the federal government during the 2000–01 fiscal year:

1. The number of ethanol 85 vehicles in the federal fleet increased significantly during the 2000–01 fiscal year, from 20 to 57 vehicles. Although there was only one refuelling station in Canada, and it was owned and operated by Natural Resources Canada, the consumption of ethanol 85 increased by almost 700 per cent, from 19,775 litres to 137,831 litres.

2. Public Works and Government Services Canada added two additional natural gas vehicle refuelling appliances at one of its building sites in Ottawa to meet the increased demand of its fleet of natural gas vehicles in the National Capital Region. That fleet doubled during the 2000–01 fiscal year from 8 to 16.

3. Agriculture and Agri-Food Canada replaced six gasoline-powered pick-up trucks with six electric-powered off-road utility vehicles at the Central Experimental Farm in Ottawa. This type of utility vehicle is not included in the definition of a "motor vehicle" and they are therefore not counted as new vehicle acquisitions. They represent, however, an important initiative by this organization to reduce harmful emissions significantly.

4. The introduction in Canada of hybrid gasoline-electric vehicles has been well received by the federal government, which finds them to be practical and environmentally friendly. Hybrid gasoline-electric vehicles are not presently considered as ATF vehicles in terms of acquiring motor vehicles under the Act, and as such are not included in the "Number of Actual ATF Vehicles Acquired" in Table 2.1 of this report. Nevertheless, hybrid gasoline-electric vehicles emit significantly less pollutants than conventional gasoline vehicles. The federal government acquired a total of 46 of these hybrids during the 2000-01 fiscal year (see table below).

Department or Agency	Number of Hybrid Gas-electric Vehicles Acquired
Environment Canada	5
National Defence	9
Natural Resources Canada	3
Parks Canada	1
Royal Canadian Mounted Police	14
Transport Canada	14
Total	**46**

2.3 Examples of Progress in the Use of ATFs and Emissions Reduction

The items below highlight the use of ATFs and progress in emissions reduction by the federal government during the 2000–01 fiscal year:

1. The number of ethanol 85 vehicles in the federal fleet increased significantly during the 2000–01 fiscal year, from 20 to 57 vehicles. Although there was only one refuelling station in Canada, and it was owned and operated by Natural Resources Canada, the consumption of ethanol 85 increased by almost 700 per cent, from 19,775 litres to 137,831 litres.

2. Public Works and Government Services Canada added two additional natural gas vehicle refuelling appliances at one of its building sites in Ottawa to meet the increased demand of its fleet of natural gas vehicles in the National Capital Region. That fleet doubled during the 2000–01 fiscal year from 8 to 16.

3. Agriculture and Agri-Food Canada replaced six gasoline-powered pick-up trucks with six electric-powered off-road utility vehicles at the Central Experimental Farm in Ottawa. This type of utility vehicle is not included in the definition of a "motor vehicle" and they are therefore not counted as new vehicle acquisitions. They represent, however, an important initiative by this organization to reduce harmful emissions significantly.

4. The introduction in Canada of hybrid gasoline-electric vehicles has been well received by the federal government, which finds them to be practical and environmentally friendly. Hybrid gasoline-electric vehicles are not presently considered as ATF vehicles in terms of acquiring motor vehicles under the Act, and as such are not included in the "Number of Actual ATF Vehicles Acquired" in Table 2.1 of this report. Nevertheless, hybrid gasoline-electric vehicles emit significantly less pollutants than conventional gasoline vehicles. The federal government acquired a total of 46 of these hybrids during the 2000-01 fiscal year (see table below).

Department or Agency	Number of Hybrid Gas-electric Vehicles Acquired
Environment Canada	5
National Defence	9
Natural Resources Canada	3
Parks Canada	1
Royal Canadian Mounted Police	14
Transport Canada	14
Total	**46**

2.4 Key Obstacles to Expanding the Use of Alternative Transportation Fuels

Despite the commitment of the federal government to increase the use of ATF in the federal fleet, a number of external factors continues to limit the feasibility of using ATF vehicles. During the past four fiscal years, the acquisition of ATF vehicles and the use of ATF was curtailed by a limited ATF infrastructure across many parts of the country and a limited selection and availability of appropriate ATF vehicles from manufacturers.

The items below summarize some of the key obstacles.

1. During the 2000–01 fiscal year, there continued to be a limited supply of factory-produced ATF vehicles, compared to the number of gasoline models, suitable for federal government operations.

2. Compared to similar classes of gasoline vehicles, premiums for the acquisition of factory-produced ATF vehicles range from $3,569 to $7,666 for propane and natural gas vehicles and from $185 to $999 for ethanol 85 vehicles. The cost of after-market conversion kits ranges from $2,749 to $4,600 for propane and natural gas applications. It is generally the case that the lower-priced kits incorporate earlier, less advanced technology, while the higher priced ones reflect newer, cleaner technology.

3. Vehicle manufacturers are not producing ATF vehicles in the numbers originally anticipated and the availability of ATF vehicles in Canada remains limited. Availability in Canada is dictated largely by the production needs of the bigger US marketplace.

4. Natural gas, propane and ethanol 85 infrastructure is still limited; supply of these fuel types is unreliable outside of urban areas and supplier hours of operation are often restricted.

5. The effectiveness and quality of vehicle conversion kits remain questionable, considering that emissions-testing analysis of converted vehicles sometimes reveals higher emissions than those from a gasoline vehicle. As well, the highly sophisticated onboard diagnostic computers in new vehicles have severely curtailed the after-market conversion industry's ability to convert engines properly. Therefore, the federal government clearly favours factory-produced ATF vehicles and it is estimated that these vehicles represent 94 per cent of the ATF vehicles acquired in 2000–01.

6. The availability and operating hours of approved warranty service facilities offering routine maintenance and repair services for factory-produced or converted ATF vehicles are limited, thereby restricting the use of an ATF vehicle in many locations. Also, some departments have noted that the limited number of approved warranty service facilities has resulted in higher maintenance and repair costs.

7. Some jurisdictions still restrict the use of propane vehicles in certain areas; for example, in underground parking garages and on some airport tarmacs.

8. The addition of an ATF tank sometimes affects the operational capabilities of vehicles. For example, available cargo space is often reduced.

9. The relatively low average annual kilometres travelled by federal vehicles make it less likely that ATF use will be cost-effective.

3. CONCLUSION

During the 2000–01 fiscal year, the federal government, through the activities of the federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, has fully complied with the requirements of the AFA. It should be noted that the federal government also complied during the 1997–98, 1998–99 and 1999–2000 fiscal years.

The federal government is committed to continuing to comply with the requirements of the Act and to demonstrating leadership in the attainment of all federal environmental objectives. Expanding the current use of ATF and ATF vehicles remains a priority with departments and agencies as long as the use of use of such products is cost-effective and operationally feasible for their specific requirements.

The federal government finds that the availability of ATF vehicles and associated ATF infrastructure has not yet materialized to the extent first envisaged when the AFA was passed in June 1995. To date, the federal government has encountered many obstacles that place practical limitations on the use of alternative fuels and ATF vehicles. In time, as these obstacles are overcome, there will be greater opportunity to acquire more ATF vehicles for the federal fleet and make greater use of alternative fuels across the federal government.

ANNEX 1 – TERMINOLOGY

The following section provides definitions of the terms frequently used in this *Report*.

Alternative Transportation Fuel

Under the Act, alternative transportation fuel, or ATF, must include, but is not limited to, ethanol, methanol, propane gas, natural gas, hydrogen or electricity, and these must be used as a sole source of direct propulsion energy.

For the purpose of acquiring motor vehicles, the Alternative Fuels Regulations expand the definition of ATF given above to include blended fuels when an ATF (as defined above) makes up at least 50 per cent of the blend . Flex-fuel and bi-fuel vehicles are also considered to be ATF vehicles for the purposes of *acquiring* motor vehicles. Consultations are presently under way to determine whether the Alternative Fuels Regulations can and should be amended to include also hybrid gasoline-electric vehicles as ATF vehicles for the purposes of the Act.

For the purposes of *using* ATFs, the Alternative Fuels Regulations also expand the definition of ATF given above to include bio-diesel and blended fuels that include any amount of the approved ATFs.

Bi-fuel Vehicle

This is a vehicle with two separate fuel systems that operates on either fuel (e.g., a bi-fuel gasoline/propane vehicle can operate on either gasoline or propane).

Flex-fuel Vehicle

A flex fuel vehicle is one with a single fuel system that operates on one of two different fuels alone or on a blend of the two (e.g., an E85 vehicle can operate on gasoline alone or on any blend of gasoline and ethanol to a maximum of 85 per cent ethanol).

Cost-effective

A vehicle is considered cost-effective for ATF use if it can be demonstrated that the additional cost of either converting a vehicle to use ATF or acquiring a factory produced ATF vehicle will be recovered in the form of fuel savings over the life of the vehicle.

Where net savings are greater than $1, a vehicle is considered cost-effective for ATF use.

Motor Vehicle

For the purposes of reporting on the AFA, *motor vehicle* is defined to include automobiles, passenger vans, light- or medium-duty trucks and buses.

Operationally Feasible

ATF use is considered to be operationally feasible when it can be demonstrated that the vehicle will be able to fulfil its primary operational tasks.

The definition of operational feasibility will vary across departments and agencies according to a wide range of variables, including: the specific travel patterns of each vehicle; the mandate of the department or agency; the availability of alternative fuels wherever the vehicle will travel; local laws (or by-laws); vehicle performance requirements; and vehicle availability or the availability of a suitable conversion kit.

ANNEX 2 – NEW VEHICLE ACQUISITIONS

The table below summarizes the application of the Act for the 2000–01 fiscal year by department and agency. The information reported is the result of consultations with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1 and II of the FAA, but not listed below, *did not* acquire any new vehicles during the 2000–01 fiscal year. Nonetheless, they are in compliance with the Act, as their required ATF vehicle acquisitions would be nil.

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE 1				
Agriculture and Agri-Food Canada	49	14	0	0
Citizenship and Immigration Canada	30	0	0	0
Department of Foreign Affairs and International Trade	6	0	0	3
Department of Justice Canada	4	1	1	0
Environment Canada	68	29	6	12
Fisheries and Oceans	262	36	0	0
Health Canada	70	7	0	5
Human Resources Development Canada	103	0	0	0
Indian and Northern Affairs Canada	16	5	4	0
Industry Canada	57	1	1	6
National Defence	685	12	2	15
Natural Resources Canada	39	0	0	6
Public Works and Government Services Canada	42	12	12	12
Solicitor General Canada	1	0	0	0
Transport Canada	59	2	0	7
Totals for Schedule I	**1,491**	**119**	**26**	**66**

ANNEX 2 – NEW VEHICLE ACQUISITIONS

The table below summarizes the application of the Act for the 2000–01 fiscal year by department and agency. The information reported is the result of consultations with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1 and II of the FAA, but not listed below, *did not* acquire any new vehicles during the 2000–01 fiscal year. Nonetheless, they are in compliance with the Act, as their required ATF vehicle acquisitions would be nil.

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE 1				
Agriculture and Agri-Food Canada	49	14	0	0
Citizenship and Immigration Canada	30	0	0	0
Department of Foreign Affairs and International Trade	6	0	0	3
Department of Justice Canada	4	1	1	0
Environment Canada	68	29	6	12
Fisheries and Oceans	262	36	0	0
Health Canada	70	7	0	5
Human Resources Development Canada	103	0	0	0
Indian and Northern Affairs Canada	16	5	4	0
Industry Canada	57	1	1	6
National Defence	685	12	2	15
Natural Resources Canada	39	0	0	6
Public Works and Government Services Canada	42	12	12	12
Solicitor General Canada	1	0	0	0
Transport Canada	59	2	0	7
Totals for Schedule I	**1,491**	**119**	**26**	**66**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE I.1				
Atlantic Canada Opportunities Agency	4	1	1	0
Canada Customs and Revenue Agency	160	9	7	31
Canadian Grain Commission	1	0	0	0
Correctional Service of Canada	196	77	69	52
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	2	0	0	2
National Archives of Canada	1	1	1	1
National Parole Board	4	0	0	0
Office of the Chief Electoral Officer	2	1	0	0
Offices of the Information and Privacy Commissioners of Canada	1	0	0	0
Privy Council Office	3	2	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the Public Service of Canada appointed under subsection 12(2) of the *Supreme Court Act*	2	1	1	0
Registry of the Federal Court of Canada	3	3	0	0
Royal Canadian Mounted Police	1,223	45	23	19
Statistics Canada	2	0	0	0
Totals for Schedule I.1	**1,604**	**140**	**102**	**105**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE II				
Canadian Food Inspection Agency	84	4	0	4
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	5	0	0	0
Canadian Institutes of Health Research	1	0	0	0
National Research Council of Canada	10	0	0	0
Parks Canada Agency	87	38	3	5
Totals for Schedule II	**187**	**42**	**3**	**9**
Total for All Schedules	**3,282**	**301**	**131**	**180**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE I.1				
Atlantic Canada Opportunities Agency	4	1	1	0
Canada Customs and Revenue Agency	160	9	7	31
Canadian Grain Commission	1	0	0	0
Correctional Service of Canada	196	77	69	52
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	2	0	0	2
National Archives of Canada	1	1	1	1
National Parole Board	4	0	0	0
Office of the Chief Electoral Officer	2	1	0	0
Offices of the Information and Privacy Commissioners of Canada	1	0	0	0
Privy Council Office	3	2	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the Public Service of Canada appointed under subsection 12(2) of the *Supreme Court Act*	2	1	1	0
Registry of the Federal Court of Canada	3	3	0	0
Royal Canadian Mounted Police	1,223	45	23	19
Statistics Canada	2	0	0	0
Totals for Schedule I.1	**1,604**	**140**	**102**	**105**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE II				
Canadian Food Inspection Agency	84	4	0	4
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	5	0	0	0
Canadian Institutes of Health Research	1	0	0	0
National Research Council of Canada	10	0	0	0
Parks Canada Agency	87	38	3	5
Totals for Schedule II	**187**	**42**	**3**	**9**
Total for All Schedules	**3,282**	**301**	**131**	**180**

ANNEX 3 – DEFINITIONS OF TABLE HEADINGS

Department or Agency

These are all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* that made vehicle acquisitions during the 2000–01 fiscal year.

Number of Vehicles Acquired

This is the total number of vehicles acquired by the departments and/or agencies during the 2000–01 fiscal year.

Vehicles for Which ATF is Cost-effective

This is the number of 2000–01 vehicles acquired that are considered to be no more costly to operate on alternative fuels in comparison to a conventional fuel.

Vehicles for Which ATF is Cost-effective and Operationally Feasible

This is the number of 2000–01 vehicles acquired that are considered to be no more costly to operate on ATF in comparison to a conventional fuel *and* are able to fulfil their operational roles while using ATF.

Actual Number of ATF Vehicles Acquired

This is the actual number of 2000–01 vehicles acquired that are capable of operating on ATF.

75% Target – Required Acquisitions as per the Act

This is the total number of 2000–01 vehicles acquired that should be capable of operating on ATF in accordance with the *Alternative Fuels Act*.

For the 2000–01 fiscal year, the Act requires that 75 per cent of all those vehicles acquired for which ATF is determined to be both cost-effective and operationally feasible should be physically capable of operating on ATF.

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

Présidente
du Conseil du Trésor

President
of the Treasury Board

Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice financier 2000-2001

Canada

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice financier 2000-2001

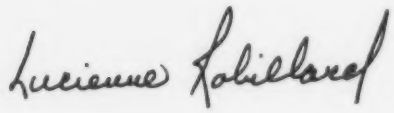
© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2001
N° de catalogue BT76-1/2001
ISBN 0-662-66069-2

On peut se procurer ce document sur médias substituts
et sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, à l'adresse suivante :
http://www.tbs-sct.gc.ca

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le *Rapport sur l'application de la* Loi sur les carburants de remplacement, prévu aux termes de cette loi, pour l'exercice 2000-2001.

La présidente du Conseil du Trésor,



Lucienne Robillard

Table des matières

Résumé

1. Introduction 1

1.1 Loi sur les carburants de remplacement 1

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement* 2

2.1 Nouvelles acquisitions 2

2.2 Utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral 3

2.3 Exemples des progrès réalisés dans l'utilisation des carburants de remplacement 5

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement 6

3. Conclusion 8

Annexe 1 – Terminologie 9

Annexe 2 – Nouvelles acquisitions 11

Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux 15

RÉSUMÉ

Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, dès l'exercice débutant le 1er avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable.

Pour l'exercice débutant le 1er avril 2000, la Loi exige que 75 p. 100 des véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable et faisable, soient capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise aussi qu'il incombe à chaque organisme fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser des carburants de remplacement dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition de véhicules pouvant fonctionner aux carburants de remplacement, les activités menées par les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ont permis au gouvernement fédéral de respecter pleinement, et même de dépasser, les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une quatrième année d'affilée.

En ce qui concerne l'utilisation de carburants de remplacement, les organismes fédéraux ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux carburants de remplacement les utilisent autant que possible.

1. INTRODUCTION

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi, qui a été sanctionnée le 22 juin 1995, est entrée en vigueur le 1er avril 1997. Elle a pour objet d'accroître l'utilisation au Canada des carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de diminuer les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre et de réduire la dépendance à l'égard des produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise les véhicules du parc automobile fédéral et aide le gouvernement à devenir un chef de file de l'utilisation des carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, dès l'exercice débutant le 1er avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront globalement fonctionner aux carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des principales utilisations opérationnelles qui en sont faites, et vérifient s'il est rentable et faisable d'utiliser des carburants de remplacement. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher d'exploiter un nouveau véhicule fonctionnant à un carburant de remplacement qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fait partie du groupe des véhicules nouvellement acquis qui sont capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, pour l'exercice débutant le 1er avril 1997, 50 p. 100 des véhicules de ce groupe devaient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement. Pour l'exercice débutant le 1er avril 1998, cette proportion passait à 60 p. 100. Pour l'exercice débutant le 1er avril 1999 et pour les suivants, 75 p. 100 des véhicules rentables doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise également qu'il incombe à chaque organisme fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles capables de fonctionner avec ce carburant.

En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour faire en sorte que la Loi et le règlement qui en découle soient appliqués efficacement, et pour offrir aide et orientation aux ministères et organismes afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Loi.

Le présent document constitue le quatrième *Rapport annuel sur l'application de la* Loi sur les carburants de remplacement.

La section 2 du Rapport évalue la conformité du gouvernement fédéral à la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi relativement à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2000-2001 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral durant ce même exercice. La section 2.3 donne des exemples des progrès réalisés quant à l'utilisation des carburants de remplacement et à la réduction des émissions, tandis que la section 2.4 décrit certains des principaux obstacles à leur utilisation par les véhicules du parc automobile fédéral.

La section 3 termine le rapport par une discussion sur l'engagement du gouvernement fédéral de se conformer continuellement aux exigences de la Loi.

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, le gouvernement fédéral rapporte qu'il respecte entièrement la Loi. La section 2.1 donne un aperçu de l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, il est signalé que tous les véhicules du parc automobile fédéral capables de fonctionner aux carburants de remplacement utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume la façon dont la Loi a été appliquée à l'échelle gouvernementale au cours de l'exercice 2000-2001. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation des carburants de remplacement serait rentable et faisable, sont effectivement capables de fonctionner aux carburants de remplacement. (La définition des en-têtes des tableaux se trouve à l'annexe 3.)

Nombre total de véhicules acquis	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions requises par la Loi
3 282	301	131	180	98

L'annexe 2 indique brièvement comment la Loi a été appliquée dans les divers ministères et organismes.

Le présent document constitue le quatrième *Rapport annuel sur l'application de la* Loi sur les carburants de remplacement.

La section 2 du Rapport évalue la conformité du gouvernement fédéral à la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi relativement à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2000-2001 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral durant ce même exercice. La section 2.3 donne des exemples des progrès réalisés quant à l'utilisation des carburants de remplacement et à la réduction des émissions, tandis que la section 2.4 décrit certains des principaux obstacles à leur utilisation par les véhicules du parc automobile fédéral.

La section 3 termine le rapport par une discussion sur l'engagement du gouvernement fédéral de se conformer continuellement aux exigences de la Loi.

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, le gouvernement fédéral rapporte qu'il respecte entièrement la Loi. La section 2.1 donne un aperçu de l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, il est signalé que tous les véhicules du parc automobile fédéral capables de fonctionner aux carburants de remplacement utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume la façon dont la Loi a été appliquée à l'échelle gouvernementale au cours de l'exercice 2000-2001. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation des carburants de remplacement serait rentable et faisable, sont effectivement capables de fonctionner aux carburants de remplacement. (La définition des en-têtes des tableaux se trouve à l'annexe 3.)

Nombre total de véhicules acquis	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions requises par la Loi
3 282	301	131	180	98

L'annexe 2 indique brièvement comment la Loi a été appliquée dans les divers ministères et organismes.

Les exigences de la Loi ont été respectées et même dépassées

Les acquisitions des ministères et organismes ont permis au gouvernement fédéral de dépasser les exigences de la Loi pour 2000-2001, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de prêcher par l'exemple et d'utiliser des carburants de remplacement. Ces ministères et organismes fédéraux ont cherché le plus possible au cours de l'exercice 2000-2001 à acquérir des véhicules qui consomment des carburants de remplacement.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes et les données contenues dans le système d'information statistique sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, on estime que 94 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2000-2001 avaient été produits en usine et que 6 p. 100 avaient été convertis après leur acquisition. Ces résultats constituent les meilleures évaluations effectuées au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral

La Loi exige, lorsque cela est rentable et faisable, que les organismes fédéraux se servent autant que possible de carburants de remplacement pour exploiter tout véhicule du parc automobile fédéral qui est déjà capable de fonctionner avec ces carburants.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2000-2001 pour les 18 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence[1]	20 294	67 702 812 l	3 336 l
Carburant diesel	2 654	9 008 070 l	3 394 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	316	710 557 kg	2 249 kg
Propane	451	1 395 289 l	3 094 l
Éthanol 85	56	137 831 l	2 461 l
Électricité	5	données non disponibles	données non disponibles
Total	**23 776**		

Les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP s'efforcent d'utiliser le plus possible le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

---

1 **Essence :** La consommation d'essence comprend la consommation d'éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation de ce carburant; en effet, ses ventes ne sont pas toujours consignées individuellement dans les systèmes de rapports actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est intégré aux données relatives à l'éthanol 85 ou à l'essence.

Le « nombre approximatif de véhicules » inclut 46 véhicules hybrides alimentés à l'électricité et à l'essence acquis au cours de l'exercice 2000-2001.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2000-2001 pour les 18 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence[1]	20 294	67 702 812 l	3 336 l
Carburant diesel	2 654	9 008 070 l	3 394 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	316	710 557 kg	2 249 kg
Propane	451	1 395 289 l	3 094 l
Éthanol 85	56	137 831 l	2 461 l
Électricité	5	données non disponibles	données non disponibles
Total	**23 776**		

Les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP s'efforcent d'utiliser le plus possible le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

---

[1] **Essence :** La consommation d'essence comprend la consommation d'éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation de ce carburant; en effet, ses ventes ne sont pas toujours consignées individuellement dans les systèmes de rapports actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est intégré aux données relatives à l'éthanol 85 ou à l'essence.

Le « nombre approximatif de véhicules » inclut 46 véhicules hybrides alimentés à l'électricité et à l'essence acquis au cours de l'exercice 2000-2001.

2.3 Exemples des progrès réalisés dans l'utilisation des carburants de remplacement et de la réduction des émissions

Les exemples donnés ci-dessous montrent l'utilisation des carburants de remplacement et les progrès réalisés dans la réduction des émissions par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2000-2001 :

1. Le nombre de véhicules du parc automobile fédéral qui fonctionnent à l'éthanol 85 a augmenté sensiblement au cours de l'exercice 2000-2001, passant de 20 à 57. Même s'il n'y avait qu'un seul poste de ravitaillement au Canada et qu'il appartient à Ressources naturelles Canada et est exploité par ce ministère, la consommation d'éthanol 85 a augmenté de près de 700 p. 100, passant de 19 775 à 137 831 litres.

2. Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada a installé deux nouvelles pompes à gaz naturel sur le site de l'une de ses installations, à Ottawa, pour répondre aux besoins accrus de son parc de véhicules alimentés au gaz naturel dans la région de la capitale nationale. Ce parc a doublé au cours de l'exercice 2000-2001, passant de 8 à 16 véhicules.

3. Agriculture et Agroalimentaire Canada a remplacé six camionnettes à essence par six véhicules utilitaires tout-terrain électriques à la Ferme expérimentale centrale d'Ottawa. Les véhicules utilitaires de ce genre ne sont pas compris dans la définition de « véhicule automobile » et ne sont donc pas comptés dans les nouvelles acquisitions. Ils représentent toutefois une initiative importante de la part de ce ministère pour réduire sensiblement les émissions nocives.

4. L'arrivée sur le marché canadien de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité a été bien accueillie par le gouvernement fédéral, qui les trouve pratiques et bons pour l'environnement. De tels véhicules hybrides ne sont pas actuellement considérés comme des véhicules utilisant des carburants de remplacement du point de vue de l'acquisition de véhicules automobiles en vertu de la Loi et, à ce titre, ils ne sont pas comptés dans le « nombre réel de véhicules aux carburants de remplacement acquis » du tableau de la section 2.1. Il reste que les véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité émettent sensiblement moins de polluants que les véhicules à essence traditionnels. Au total, le gouvernement fédéral a acquis 46 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2000-2001 (voir le tableau ci-dessous).

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis
Défense nationale	9
Environnement Canada	5
Gendarmerie royale du Canada	14
Parcs Canada	1
Ressources naturelles Canada	3
Transports Canada	14
Total	**46**

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des carburants de remplacement pour les véhicules du parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter les possibilités d'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Durant les quatre derniers exercices, l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'utilisation de ces carburants ont été réduites par une infrastructure limitée de distribution des carburants de remplacement dans de nombreuses régions du pays et par le choix et l'offre limités de véhicules alimentés aux carburants de remplacement chez les fabricants.

Voici un résumé des principaux obstacles.

1. L'exercice 2000-2001 s'est encore caractérisé par une offre limitée de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral comparativement aux modèles de véhicules à essence.

2. Par rapport aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine variaient de 3 569 $ à 7 666 $, dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et de 185 $ à 999 $, pour ceux à l'éthanol 85. Le coût des trousses de conversion au propane et au gaz naturel variait de 2 749 $ à 4 600 $. Les trousses dont le prix est moins élevé font généralement appel à une technologie plus ancienne et moins avancée, tandis que celles dont le prix est plus élevé utilisent une technologie plus récente et plus propre.

3. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre initialement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure limitée. L'offre au Canada est dictée surtout par les besoins en matière de production du marché américain, qui est plus vaste.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis
Défense nationale	9
Environnement Canada	5
Gendarmerie royale du Canada	14
Parcs Canada	1
Ressources naturelles Canada	3
Transports Canada	14
Total	**46**

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des carburants de remplacement pour les véhicules du parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter les possibilités d'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Durant les quatre derniers exercices, l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'utilisation de ces carburants ont été réduites par une infrastructure limitée de distribution des carburants de remplacement dans de nombreuses régions du pays et par le choix et l'offre limités de véhicules alimentés aux carburants de remplacement chez les fabricants.

Voici un résumé des principaux obstacles.

1. L'exercice 2000-2001 s'est encore caractérisé par une offre limitée de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral comparativement aux modèles de véhicules à essence.

2. Par rapport aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine variaient de 3 569 $ à 7 666 $, dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et de 185 $ à 999 $, pour ceux à l'éthanol 85. Le coût des trousses de conversion au propane et au gaz naturel variait de 2 749 $ à 4 600 $. Les trousses dont le prix est moins élevé font généralement appel à une technologie plus ancienne et moins avancée, tandis que celles dont le prix est plus élevé utilisent une technologie plus récente et plus propre.

3. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre initialement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure limitée. L'offre au Canada est dictée surtout par les besoins en matière de production du marché américain, qui est plus vaste.

4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel, de gaz propane et d'éthanol 85 sont encore limitées; l'offre de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines n'est pas constante et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites.

5. L'efficacité et la qualité des trousses de conversion des véhicules demeurent discutables, compte tenu de ce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle parfois des concentrations plus élevées que celles des véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules restreignent beaucoup la capacité de l'industrie de convertir adéquatement les moteurs. C'est pourquoi le gouvernement fédéral préfère nettement les véhicules à carburants de remplacement produits en usine, qui, selon les estimations, représentent 94 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2000-2001.

6. La disponibilité et les heures d'ouverture des centres agréés (en vertu des garanties) qui offrent des services d'entretien et de réparation des véhicules produits en usine ou convertis aux carburants de remplacement sont limitées, ce qui restreint l'utilisation de véhicules aux carburants de remplacement dans de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité de centres agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.

7. Il arrive que les autorités gouvernementales interdisent l'utilisation des véhicules au propane dans certains endroits, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.

8. L'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement s'en trouve souvent réduit.

9. Compte tenu de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, l'utilisation des carburants de remplacement sera probablement moins rentable.

3. CONCLUSION

Au cours de l'exercice 2000-2001, les activités des organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la LCR. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les avait également respectées durant les exercices 1997-1998, 1998-1999 et 1999-2000.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à faire preuve de leadership pour atteindre tous les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant avec ces carburants demeure une priorité pour les ministères et organismes, dans la mesure où elle est rentable et faisable, compte tenu de leurs besoins particuliers.

Le gouvernement fédéral constate que l'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'infrastructure qui y est associée n'atteignent pas encore les niveaux prévus lors de l'adoption de la Loi en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux obstacles qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation des carburants de remplacement et des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Au fur et à mesure que ces obstacles seront surmontés, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral et se servir davantage des carburants de remplacement dans l'ensemble du gouvernement fédéral.

ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

On trouve dans cette annexe la définition de certains termes utilisés fréquemment dans le rapport.

Carburant de remplacement

Aux termes de la Loi, les carburants de remplacement comprennent notamment l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit la définition donnée ci-dessus du terme carburant de remplacement aux carburants mixtes constitués au moins à 50 p. 100 d'un carburant de remplacement. Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburants et bicarburants aux fins de l'*acquisition* de véhicules automobiles. Des consultations sont actuellement en cours pour savoir si le *Règlement sur les carburants de remplacement* peut être modifié afin d'inclure aussi les véhicules alimentés à l'essence et à l'électricité aux fins de la Loi, et s'il y a lieu de modifier ce règlement.

Aux fins de *l'utilisation* des carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme aux biocarburants diesels et aux carburants mixtes qui incluent n'importe quelle quantité de carburants de remplacement approuvés.

Faisable

L'utilisation d'un carburant de remplacement est jugée faisable s'il peut être démontré que les principales fonctions opérationnelles du véhicule seront remplies.

La définition de la faisabilité opérationnelle variera selon les ministères et organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité des carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité des véhicules ou des trousses de conversion convenables

Rentable

L'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable s'il peut être démontré que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de carburants de remplacement ou de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant réalisées pendant la durée utile du véhicule.

Si les économies nettes sont supérieures à 1 $, l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable.

Véhicule automobile

Aux fins des rapports prévus par la Loi, « véhicule automobile » s'entend des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers ou moyens et des autobus.

Véhicule bicarburant

Véhicule équipé de deux systèmes d'alimentation distincts qui peut utiliser deux carburants différents (p. ex. un véhicule bicarburant à essence/au propane peut fonctionner à l'essence ou au propane).

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser un ou l'autre des deux carburants capables de l'alimenter ou un mélange des deux (par exemple, un véhicule à l'éthanol 85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol comportant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol).

ANNEXE 2 – NOUVELLES ACQUISITIONS

Le tableau suivant est un sommaire de l'application de la Loi par les ministères et les organismes durant l'exercice 2000-2001. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP, mais qui ne figurent pas dans cette liste, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2000-2001. Ils respectent la Loi, mais leur acquisition de véhicules alimentés aux carburants de remplacement est nulle.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	5	4	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	49	14	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	30	0	0	0
Défense nationale	685	12	2	15
Développement des ressources humaines Canada	103	0	0	0
Environnement Canada	68	29	6	12
Industrie Canada	57	1	1	6
Ministère de la Justice Canada	4	1	1	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	6	0	0	3
Pêches et Océans	262	36	0	0
Ressources naturelles Canada	39	0	0	6
Santé Canada	70	7	0	5
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	59	2	0	7
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	42	12	12	12
Totaux de l'annexe I	**1 491**	**119**	**26**	**66**

ANNEXE 2 – NOUVELLES ACQUISITIONS

Le tableau suivant est un sommaire de l'application de la Loi par les ministères et les organismes durant l'exercice 2000-2001. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP, mais qui ne figurent pas dans cette liste, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2000-2001. Ils respectent la Loi, mais leur acquisition de véhicules alimentés aux carburants de remplacement est nulle.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	5	4	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	49	14	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	30	0	0	0
Défense nationale	685	12	2	15
Développement des ressources humaines Canada	103	0	0	0
Environnement Canada	68	29	6	12
Industrie Canada	57	1	1	6
Ministère de la Justice Canada	4	1	1	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	6	0	0	3
Pêches et Océans	262	36	0	0
Ressources naturelles Canada	39	0	0	6
Santé Canada	70	7	0	5
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	59	2	0	7
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	42	12	12	12
Totaux de l'annexe I	**1 491**	**119**	**26**	**66**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I.1				
Agence de promotion économique du Canada atlantique	4	1	1	0
Agence des douanes et du revenu du Canada	160	9	7	31
Archives nationales du Canada	1	1	1	1
Bureau du Conseil privé	3	2	0	0
Bureau du directeur général des élections	2	1	0	0
Commissariats à l'information et à la protection de la vie privée du Canada	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	4	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	2	0	0	2
Gendarmerie royale du Canada	1 223	45	23	19
Greffe de la Cour fédérale du Canada	3	3	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la *Loi sur la Cour suprême*	2	1	1	0
Service correctionnel Canada	196	77	69	52
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	**1 604**	**140**	**102**	**105**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	84	4	0	4
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	5	0	0	0
Conseil national de recherches du Canada	10	0	0	0
Instituts de recherche en santé du Canada	1	0	0	0
Parcs Canada	87	38	3	5
Totaux de l'annexe II	**187**	**42**	**3**	**9**
Totaux de toutes les annexes	**3 282**	**301**	**131**	**180**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I.1				
Agence de promotion économique du Canada atlantique	4	1	1	0
Agence des douanes et du revenu du Canada	160	9	7	31
Archives nationales du Canada	1	1	1	1
Bureau du Conseil privé	3	2	0	0
Bureau du directeur général des élections	2	1	0	0
Commissariats à l'information et à la protection de la vie privée du Canada	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	4	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	2	0	0	2
Gendarmerie royale du Canada	1 223	45	23	19
Greffe de la Cour fédérale du Canada	3	3	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la *Loi sur la Cour suprême*	2	1	1	0
Service correctionnel Canada	196	77	69	52
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	**1 604**	**140**	**102**	**105**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	84	4	0	4
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	5	0	0	0
Conseil national de recherches du Canada	10	0	0	0
Instituts de recherche en santé du Canada	1	0	0	0
Parcs Canada	87	38	3	5
Totaux de l'annexe II	**187**	**42**	**3**	**9**
Totaux de toutes les annexes	**3 282**	**301**	**131**	**180**

ANNEXE 3 – DÉFINITION DES EN-TÊTES DES TABLEAUX

Ministère ou organisme

Toutes les entités du gouvernement fédéral figurant aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui ont fait l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2000-2001.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou organismes durant l'exercice 2000-2001.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 2000-2001 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable

Le nombre de véhicules acquis en 2000-2001 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des carburants de remplacement.

Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 2000-2001 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 2000-2001 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2000-2001, la Loi prévoit que 75 p. 100 de tous les véhicules acquis pour lesquels il est déterminé que l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.